

只此山水青龙湾

——交旅融合绘就皖南生态旅游画卷

□ 全媒体记者 魏黎依 通讯员 陈静

之宁国与浙江安吉、临安接壤的独特地缘优势，为区域水旅融合发展埋下潜力伏笔。

立足资源与区位优势，宣城市交通部门主动靠前、科学谋划，编制《宣城市青龙湾美丽航道规划方案》，确立航道“三线、两港、六点、一塔”总体布局，将青龙湾的“生态美、景观美、人文美”全方位展现。

2023年，青龙湾旅游航道一期航标工程项目启动，按照一类航标配布设置助航标志、亮化示位等设施，构建起安全、畅通、美丽的旅游通道。项目完工后，不仅串联起沿线散落的景观，更丰富了“交旅业态”，让航道的旅游功能充分释放。

2024年，青龙湾美丽航道初步建成，以其建设经验编制的《安徽省库区旅游航道建设技术指引》正式印发，成为安徽省库区旅游航道建设的省级指导标准，为安徽水旅融合发展提供了“青龙湾样板”。

布，与全国最美自驾路线“皖南川藏线”相映成趣；秀美储家滩、小山营地、板桥自然保护区、野生红豆杉群落等美景散布沿线，终点是红杉林景区。

如今，11艘画舫、14艘快艇穿梭于青龙湾碧波之上，游客从周塘码头乘坐环保游轮“青龙湖号”驶向秀岛，行至青龙湖尾梢，千亩落羽杉密集林立水中，景色壮丽秀美，青龙湖被誉为皖南“喀纳斯湖”。

深秋时节，3000余亩水上红杉林如莫奈笔下的油画，明亮热烈；寒冬渐深，红杉林又次第染上浅红、深红、金红等色彩，绚烂多姿。这份独特的美，让这片红杉林斩获“中国之艳一十大秋色”美誉，2015年被中国摄影家协会授予“中国摄影创作基地”称号，2017年获评“中国醉美红杉林拍摄基地”，更先后登上《中国国家地理》等各大平台，成为皖南生态旅游的标志性景观。

秀岛网红咖啡屋、卡丁车俱乐部等项目相继落地，湖区停靠岛屿完成业态升级，为游客带来更多新鲜体验。周塘码头与青龙湾机场联名推出的“水空激情套票”，整合水上闯关、水上飞人、摩托艇、卡丁车等项目，让游客饱览青龙湾山水胜景。

在客运服务上，青龙湾持续深耕细作：推广电子船票，通过票务系统升级实现网络售票、退票、改签一体化；建立完善乘客投诉处理机制，及时处置诉求、回应期待；开展水上客运品质提升行动，从企业、港口、船舶、人员、设施设备全维度提质升级。客运企业同步加强员工培训、优化服务流程、严格考核标准、完善服务设施，打造高素质服务团队，为游客提供从购票、登船到离船的全流程细致服务，让游览体验更舒心。

生态是青龙湾的核心底色，当地始终坚持绿色发展理念：建成船舶监控系统，实现船舶公共场所实时监管；港区全面完成船舶污染物接收、转运、处置设施建设，实现污染物“零排放”；完成船舶岸电设施和受电设施建设改造，4艘新能源客船投入运营，成为绿色客运的示范标杆。

旅游发展的同时，青龙湾有效带动沿线产业升级，促进当地就业增收，为乡村振兴注入强劲动力，实现生态效益与经济社会效益的有机统一，成为践行“绿水青山就是金山银山”理念的水路旅游典范。

串珠成链筑精品 解锁山水交融特色体验

交通是交旅融合的发展基础，宣城交通部门以航道为纽带，科学规划旅游码头岸线、优化客运航线，打造出“周塘码头—秀岛—红杉林”精品旅游航线。

这条全长约45公里的航线，游览体验时长约3小时，串联起湖区38座生态岛屿，西津野渡景区、星空露营地等特色景点错落分

提质升级优服务 迸发水旅融合多元活力

依托沿岸独特的山水人文景观，青龙湾以“水路空”交通联通为基础，贯通红杉林、花林畈、星空露营地等网红打卡点，推出景观游、采摘游、研学游、亲子游等多元主题活动，精准满足不同群体的游览需求。

核心水上旅游业态也在持续拓展。2024年以来，水上乐园提升、

亚洲最大圆筒型“海上油气工厂”开建

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 通讯员 李浩玮)3月6日，由驻津央企海洋石油工程股份有限公司(简称“海油工程”)承建的开平南油田开发项目(简称“开平项目”)圆筒型FPSO(浮式生产储卸油装置)在青岛开工建造。这是由我国自主设计建设的亚洲最大圆筒型“海上油气工厂”，项目成功实施将显著提升我国深水超大型油气装备自主化水平，为进一步加强深远海油气资源经济高效开发

提供关键装备保障。

圆筒型FPSO是适用于深水油气开发的新型高端海洋油气装备。开平项目水下生产系统复杂程度刷新国内纪录，FPSO船体重量、主甲板及工艺甲板外径位居全球第一，满载排水量超17万吨，最大储油量12.2万立方米位居全球第二，建成后将成为亚洲尺寸重量最大、油气处理储存能力最强的圆筒型“海上油气工厂”。

“开平项目FPSO采用30年海

上作业不回坞高难度设计，中国海油成功突破大型筒型浮体运动控制、复杂管缆耦合响应抑制两大关键领域科学原理，创新形成4项原创技术，升级形成10余项关键技术，可有效应对台风频发、海况恶劣的深水环境，进一步完善了我国深水油气开发装备设计的技术体系，实现了我国深水油气装备设计能力的跨越升级。”中国海油研究总院工程研究设计院院长李达介绍说。

11.5万吨阿芙拉型原油船“凯珀”轮命名交付

本报讯(全媒体记者 甘琛 杨瑾 通讯员 张拓 王薇 宁书馨)3月5日，中国船舶集团旗下大连船舶重工集团山船重工联合中国船舶工业贸易有限公司为招商轮船建造的11.5万吨阿芙拉型原油

船“凯珀”轮(见下图)命名交付。

“凯珀”轮总长约243米，型宽44米，型深21米，设计吃水13.5米，结构吃水15米，设计航速14.5节，载重量11.48万吨，货舱可装载超过80万桶原油产品，

主机及发电机均满足国际海事组织Tier III排放标准。主机和发电机分别采用HPSCR和LPSCR装置，其操控性能、经济性能、节能环保性能均优于同类型船舶，市场竞争力较强。



恒力造船签订4艘超大型原油运输船建造合同

本报讯(全媒体记者 杨瑾)3月5日，广东松发陶瓷股份有限公司宣布，下属公司恒力造船(大连)有限公司4艘30.6万吨超大型原油运输船(VLCC)建造合同于近日签约生效，合同金额合计

约4亿—6亿美元。

记者梳理发现，连同最新订单在内，2026年恒力造船已陆续官宣79艘新船订单，涵盖LR2超大型原油运输船、30.6万吨超大型原油运输船(VLCC)、93000立

方米超大型液氨运输船(VLAC)、好望角型散货船、6000TEU集装箱船等船型。

2025年，恒力造船全年承接船舶115艘，目前该船厂生产计划已排至2030年。

新闻速递



本报讯(全媒体记者 黄玲 孙木子 通讯员 梁跃 倪训鹏 韩帅)3月5日，甲醇加注船“海港致远”轮安全靠妥达飞集团“CMA CGM OSMIUM”轮，顺利开展绿色甲醇加注作业(见下图)。本次加注量达3640余吨，刷新了国内绿色甲醇单船最大加注量纪录。此次加注是上海港为达飞集团新交付的13000TEU甲醇双燃料集装箱船的首次甲醇燃料加注，进一步提升了上海国际航运绿色燃料加注中心对国际班轮的综合服务等级，彰显了上海港在全球绿色航运服务网络中的领先地位。

作为国内最大集装箱港口，上海港近年来积极布局绿色航运服务生态。上港集团通过旗下上港能源，持续推动甲醇、氨等船用清洁能源的加注能力和标准体系建设。此次创纪录地加注作业，不仅验证了上海港为大型甲醇双燃料集装箱船提供规模化、商业化加注服务的成熟能力，也彰显了其在推动全产业链低碳转型中的引领作用。

记者从洋山港海事局了解到，自2024年4月10日上海港完成国内首单绿色甲醇加注以来，上海港共保障甲醇船加注27艘次，加注量9.03万吨，其中绿色甲醇加注7艘次，加注量1.72万吨，上海港船用绿色甲醇加注量位居全球主要港口之首。



舟港公司2月份货物吞吐量同比增长20%

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 郑伊迪 虞瑜)3月6日，记者从舟港公司获悉，今年2月，该公司完成货物吞吐量超1100万吨，同比增长20%。其中完成粮食吞吐量超90万吨，同比增长33.3%。

2月以来，该公司紧扣“服务提质”与“效率提升”两大目标，

集中力量开展市场营销，深耕客户需求，优化服务流程，提升客户黏性，核心货种增势明显。

同时，该公司通过优化靠泊组织、拓宽作业时间窗口等方式加快船舶周转，并依托设备技改与流程优化实现装卸工艺与设备性能的协同提升，有效释放码头产能。

嘉兴港正式加入全国“集装箱海运准点降本”计划

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 周颖)3月4日，嘉兴一胡志明航线首船“宁远泰”号顺利靠泊乍浦码头，标志着嘉兴港正式加入全国“集装箱海运准点降本”计划，成为中国—东盟经贸往来的重要海上节点。

“集装箱海运准点降本”计划是在交通运输部海事局统一部署下，帮助集装箱班轮使用经济航速预约进港、准班抵港，促进集装箱海运准点降本增效的试点改革项目，有助于推动航运物流降本增效，从而吸引航运资源和外贸企业集聚，为地方产业升级、招商引资提供坚实的航空保障。

嘉兴一胡志明航线主要出口嘉兴家具、合成橡胶、小家电等本土产品，运往东南亚农副产品及工业原料，是打通嘉兴至东盟双向贸易物流堵点、提升本地产品国际竞争力的直达海通道。

加入该计划后，航线单航次即可节省燃料消耗56.4吨、减少碳排放175吨，节约燃油成本25万元、减少船舶待港时间11.5小时，成功实现降本、增效、绿色三重效益。

嘉兴海事局指挥中心主任刘厚庆接受采访时表示，“作为浙北唯一海港，嘉兴港依托海河联运优势，按计划落地实现从‘先到先靠’到‘精准靠泊’的转变，将有效提升船舶准班率、准靠率，缩短货物中转周期，助力嘉兴打造辐射浙北的外贸物流新极点。”

下一步，随着更多航线纳入“准点降本”计划，嘉兴港将持续发挥海河联运与准点海运叠加优势，提升港口国际竞争力，为浙北地区外贸货物进出提供更高效率、绿色、经济的海上物流通道，助力区域经济高质量发展 and 经贸合作再上台阶。



有船员咨询：“我考了船舶保安员培训合格证，要考多少分才能通过？”
答：根据《中华人民共和国

海船船员培训合格证书签发管理办法》第十九条第一款规定：培训合格证理论考试满分为100分，除船舶保安员培训合格证80分及以上为及格外，其他培训合格证60分及以上为及格。评估成绩为及格和不及格两种。

全媒体记者 魏黎依

国内首艘分布式舱内泥泵设计特大型耙吸挖泥船吉水

本报讯(全媒体记者 黄玲 通讯员 李天意 顾明敏)3月6日，由中交上航局投资、疏浚技术研究中心总包、中国船舶集团第七〇八研究所设计、上海振华重工承建的国内首艘采用分布式舱内泥泵设计的25000立方米舱容等级特大型自航耙吸挖泥船，在振华重工隆重举行吉水仪式，标志着我国在高端疏浚装备研发制造领域再次取得重大突破。

该船总长180米、型宽36米、型深17.2米，最大舱容达27580立方米，最大挖深达120米。其核心亮点在于国内首创的分布式舱内泥泵设计。该设计通过优化疏浚管线布局，巧妙融合泥泵舱船舶与船艏布置的优点，使船舶荷载分配更趋合理，显著提升在不同装载工况下的航行稳定性与泥舱抽排效率，疏浚效率提升约30%。

在智能化方面，该船搭载了我国完全自主研发的新一代智能监控综合管理平台，集成了“一键疏浚”“浚驾合一”等功能，可在典型工况下实现“无人疏浚”，使复杂作业的精准管控成为可能。

同时，基于AI视觉和激光雷达技术的“数字哨兵”系统，能够实现全天候的智能化安全感知与预警。

这些核心智能系统的全面自主化，彻底打破了国外技术垄断。

该船在设计与性能优化上也颇具亮点，采用双机双桨、一拖二复合驱动方式，以及带球鼻艏和双艏艉的流线型船体，在保证坚固耐用的同时有效降低了航行阻力。

凭借在原创设计、核心功能、智能管控上的新跨越，该船的环境适应性、疏浚效率及综合能效等指标均达到国内领先、世界一流水平。该船建成后，可承担深海取砂、沿海深水港口航道疏浚、吹填造地、海岸维护等重大工程，其人列将进一步强化我国在全球高端疏浚装备领域的领先优势，为加速构建现代疏浚体系、推进科技出海、服务“一带一路”倡议提供不可或缺的新质动能。